

A Força Aérea nas Missões Internacionais da NATO

Luís Esteves Araújo

General

Chefe do Estado-Maior da Força Aérea

Resumo

Este artigo começa por analisar a importância do poder aéreo no actual ambiente operacional, destacando, de seguida, a participação da Força Aérea Portuguesa nas diferentes missões internacionais no âmbito da NATO. O autor reflecte, ainda, sobre lições aprendidas pela Força Aérea Portuguesa no âmbito das diferentes missões internacionais, ao longo dos últimos dezasseis anos. Com uma contribuição para a NATO de uma Força Aérea Portuguesa “centrada na sua missão”, destaca-se que os resultados têm sido prestigiantes, nomeadamente no que respeita à projecção da imagem de Portugal enquanto país responsável e solidário com as alianças que integra.

Abstract

Portuguese Air Force and NATO's International Missions

This article is about the importance of the air power in the present international operational environment. It also emphasises the Portuguese Air Force's participation in NATO's missions, and the lessons learned from that experience in the last seventeen years. The Portuguese Air Force's contribution has been positive, the results prestigious, which have contributed to the projection of the Portuguese image as a reliable partner in its international commitments.

Introdução

O poder aéreo que nasceu, apenas, no início do passado século teve um desenvolvimento vertiginoso, especialmente após a II Guerra Mundial, motivado pela introdução e a miniaturização das novas tecnologias e pelos inúmeros conflitos armados, onde foi testado e validado, mas nem sempre bem utilizado e bem entendido.

Conhecido pela tradicional “procura do domínio do ar” na expressão de Giulio Douhet, o poder aéreo explora hoje o espaço e o ciberespaço para fins militares operando em redes de comando e controlo e de operações mais ou menos complexas com a finalidade de obter efeitos muito para além dos danos físicos visíveis.

No actual ambiente operacional, o poder aéreo é importante não só para “obter e manter uma situação aérea favorável”, (o domínio do ar), mas também como “multiplicador de força” pela sua capacidade de utilizar “a 3.^a dimensão” para assegurar essencialmente cinco tipos de missões:

- 1) a projecção e a sustentação de forças para operação em teatros de operações longínquos das bases-mãe;
- 2) o transporte tático no interior dos teatros de operações;
- 3) o reconhecimento, a vigilância, o comando e controlo e o aviso prévio;
- 4) o apoio aéreo próximo em situações de combate cada vez mais fluídas;
- 5) o reabastecimento em voo para assegurar a permanência dos vectores de combate no campo de batalha.

A força aérea tem acompanhado esta evolução de emprego do poder aéreo no âmbito das missões sob o chapéu da NATO.

Principais Participações

A participação da força aérea em operações NATO iniciou-se em Julho de 92 com o empenhamento de uma aeronave de patrulhamento marítimo p3p, a partir da base de Sigonella (Sicília) no âmbito das operações aero-navais *maritime monitor*, *maritime guard* e *sharp guard* com a finalidade de garantir o embargo determinado pelas Nações Unidas à ex-Jugoslávia no mar Adriático, designadamente ao movimento de e para os portos montenegrinos.

Este empenhamento, muito pouco divulgado, prolongou-se, ininterruptamente, até Fevereiro de 1996, portanto durante 3 anos e meio, tendo sido voadas cerca de 6.000 horas pelas aeronaves P3 da força aérea e investigadas mais de

12.000 embarcações, 30% das quais durante o período nocturno, constituindo este esforço operacional o segundo mais elevado, logo a seguir aos EUA, e o primeiro das oito nações europeias envolvidas nas referidas operações aero-navais de embargo.

O envolvimento de aeronaves nacionais de patrulhamento marítimo prossegue, desde 2003, em coordenação com meios navais na operação *active endeavor* com a finalidade de participar no combate ao terrorismo transnacional, actividades ilícitas e ao controlo das principais rotas marítimas comerciais, designadamente no estreito de Gibraltar e no Mediterrâneo ocidental.

No início de 1999, uma das nossas esquadras de defesa aérea participou com três aeronaves F-16 na operação *Allied Force* a partir da base de Aviano em Itália, tendo executado 270 missões operacionais e 1.200 horas de voo num cenário real muito complexo.

Os F-16 voltaram a ser envolvidos em operações NATO nos dois últimos meses de 2007 para assegurar a integridade do espaço aéreo europeu da NATO nos países bálticos.

Esta missão constituiu um teste à nossa capacidade para operar em condições meteorológicas muito exigentes, (porque muito diferentes das prevalecentes no território nacional) e ainda à capacidade de projectar meios aéreos de combate para teatros de operações longínquos em unidades modulares, flexíveis, auto-sustentadas, com elevados níveis de protecção e capacitadas para desempenhar múltiplas missões.

Os nossos C-130 já operaram em todos os continentes em vários tipos de missões desde a projecção e sustentação de forças combatentes até às acções de carácter humanitário.

Contudo, para a nossa esquadra de C-130, o teatro de operações do Afeganistão constituiu um dos maiores desafios que teve de enfrentar, especialmente pelo nível de ameaça, que considero elevado, durante as fases críticas de descolagem, aterragem e movimentos no solo, pela exigência da operação a altitudes muito elevadas e ainda pela operação a partir de pistas não preparadas.

Em 2002, ainda antes da NATO assumir a liderança no teatro de operações do afeganistão com a *International Security Assistance Force* (ISAF), Portugal participou com um C-130, na sustentação logística no interior do Afeganistão, transportando forças, armamento e carga geral. Regressámos ao Afeganistão em Julho de 2004 por um ano e recentemente em Setembro de 2008 para cumprirmos a missão de transporte aéreo táctico no interior do referido teatro de operações.

Entre 2005 e 2008, a força aérea manteve destacada no Afeganistão uma equipa de Controlo Aéreo Táctico. Estas equipas com elevado grau de especialização, equipadas com tecnologias de ponta, operaram de dia e de noite, assegurando a

integração e coordenação do poder aéreo com a manobra das forças terrestres, contribuindo para a sua segurança e liberdade de acção, frequentemente sob a pressão do fogo inimigo.

Finalmente, em 2005, foi atribuída à força aérea a responsabilidade de comandar, durante seis meses, o Aeroporto Internacional de Kabul. o facto deste aeroporto internacional ser a única porta de entrada e saída de todo o tráfego aéreo civil e militar, fundamental para a sustentação logística das forças multinacionais destacadas e para o desenvolvimento económico e social do Afeganistão, tornou esta missão especialmente importante. Portugal garantiu a operação ininterrupta do aeroporto, implementou a sua operação nocturna para assegurar durante 24 horas todas as missões aéreas da ISAF, o que se traduziu num acréscimo relevante no número de movimentos aéreos efectuados e promoveu a formação e supervisão de controladores de tráfego aéreo afegãos, que ainda hoje mantém. Ainda uma referência à participação permanente de militares da força aérea nas tripulações da Força de Aviso Prévio da NATO (NAEWF) desde a sua fundação em 1982.

Lições Aprendidas

Nestes 17 anos, que lições podemos retirar da participação da força aérea em missões internacionais NATO?

- as operações aéreas estão muito condicionadas às limitações logísticas porque os teatros de instrução são longínquos das bases-mãe e não existe pré-posicionamento como existia durante a Guerra Fria;
- face às situações de elevada fluidez das operações é imperioso utilizar armamento de precisão e de equipamentos de designação e identificação de alvos para minimizar os danos colaterais, especialmente na população civil;
- necessidade de sistemas de auto-protecção (passivos e activos) para evitar baixas nas forças amigas; a percepção de que a utilização de meios aéreos nos cenários de emprego previsíveis é isenta de riscos é totalmente errada;
- elevada exigência de processos de preparação e treino das tripulações, face à exigência das missões em ambientes hostis;
- assegurar condições de trabalho e de bem-estar e os meios de comunicação com as famílias que possibilitem a total concentração na missão;
- é essencial a interacção e a coesão entre as várias disciplinas (especialidades) que constituem um destacamento aéreo, o que tem acontecido e que regista com muito orgulho institucional;
- necessidade de envolvimento de outros departamentos do Estado;

- dificuldades crescentes para cruzar o espaço europeu por aeronaves militares sem equipamentos adequados de comunicação e de espaçamento de níveis de voo;
- constata-se uma clara melhoria do rendimento e exploração na área de manutenção dos sistemas de armas destacados;
- actualização permanente de doutrina de tácticas de técnicas de emprego e a normalização de procedimentos com forças aéreas aliadas e amigas;
- adequação da actual cadeia de comando e controlo e de acompanhamento das missões no exterior.

Conclusão

Esta tem sido a contribuição para a Aliança Atlântica de uma força aérea **centrada na sua missão** com a finalidade de projectar poder aéreo com elevada capacidade de resposta, mais longe, com maior eficácia e precisão, que aposta na relação entre a qualidade e sentido de missão das pessoas que nela servem, a qualidade dos meios que opera e a complexidade das missões que executa, de forma a contribuir para a projecção e imagem de Portugal, enquanto país responsável e solidário com as alianças que integra.